



## Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle 13.8.2021

*VN/13615/2019 Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi*

Pyöräilykuntien verkosto ry:n jäseniä ovat 142 kuntaa ja kaupunkia, joissa asuu yli 4,6 miljoonaa suomalaista. Nämä kunnat ovat sitoutuneet pyöräliikenteen pitkäjänteiseen edistämiseen, jonka keskeinen osa on turvallisuuden parantaminen. Pyöräilykuntien verkosto kiittää hyvin laaditusta pohjaesityksestä ja haluaa lausua luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi seuraavaa.

### YLEISTÄ

Strategialuonnoksessa on kiitettävästi kiinnitetty huomiota mm. ajonopeuksien vaikutukseen onnettomuuksien vakavuuteen. Suurin osa pyöräillä liikkuvien vakavista onnettomuuksista tapahtuu taajamissa ja poliisin tietoon tulleista pyöräliikenneonnettomuuksista jopa 90 prosenttia sattuu katuverkolla. Luonnoksessa huomioidaan myös ajatuksen tasolla liikenteen rauhoittaminen, jolle Pyöräilykuntien verkosto samalla toivoo jatkotyössä lisää painoarvoa. Samoin mm. luonnoksen toimenpide pyöräteiden kunnossapidosta on kiitettävä. Pyöräilykuntien verkosto kiittää myös luonnoksen muotoilua koskien pyöräilykypärän käyttöä. Nykyinen kypäriä koskeva sääntely on Pyöräilykuntien verkoston mielestä tasapainoinen ja perusteltu kompromissi eikä sitä tule muuttaa.

Mikroliikkumisen verkoston perustaminen on erinomainen ajatus, jota Pyöräilykuntien verkosto lämpimästi kannattaa. Pyöräilykuntien verkosto esittää jatkotyöstämisen pohjaksi, että myös pyöräliikenne huomioidaan osana samaa toimijakenttää. Kaupunkipyörät on luonnoksessa kokonaan sivuutettu muutoin kuin kypäriä koskevan pohdiskelun osalta. Kuitenkin niin kaupunkipyörien kuin muunkin pyöräliikenteen ja mikroliikkumisen tarpeet ja intressit ovat monelta osin täysin linjassa keskenään ja ne kaikki käyttävät samoja väyliä ja kärsivät samoista soveltuvan infrastruktuurin puutteista. Niinpä on välttämätöntä, että myös pyöräliikenteen järjestöt ovat vahvasti edustettuna perustettavassa mikroliikkumisen verkostossa.

Strategiassa tulisi kiinnittää kuitenkin merkittävästi enemmän huomiota liikenneympäristön muokkaamiseen sekä varsinkin tieliikenteen risteysturvallisuuteen. Nämä ovat pyöräliikenteen turvallisuuden parantamisen kantavia rakennuspaaluja, joita ilman koko strategia on pysytetty savimaalle. Peräti 89 prosenttia poliisin tietoon tulleista pyöräliikenteen henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista tapahtuu risteyksissä. Usein pyörällä liikkuvien kannalta

vaarallimmat risteykset ovat jo ennalta tiedossa ja niinpä niihin tulee kohdentaa erityishuomiota ja pyrkiä infrastruktuuria parantavin toimenpitein estämään onnettomuudet ennalta.

## LIIKENNEYMPÄRISTÖ

Pyöräilykuntien verkosto esittää, että jatkovalmistelussa pyöräliikennettä koskien tärkeimmäksi strategiseksi kysymykseksi nostetaan infrastruktuuri ja erityisesti taajamien risteysturvallisuus. Niinpä pyöräliikenteen kannalta ensijaisiksi tavoitteiksi tulee jatkovalmistelussa selkeämmin määritellä (1) liikenneympäristön turvallisuutta yleisesti ja (2) erityisesti risteyksissä parantavat sekä (3) samaan aikaan pyöräliikenteen sujuvuutta taajamissa laadullisesti nostavat infratoimenpiteet.

Autoliikenteen ja pyöräliikenteen kohtaamiset on tehtävä turvallisemmiksi liikenneympäristöä muokkaamalla. Erityishuomion kohteena tulee pitää taajamien risteysalueita ja muita liittymiä, joita pyörällä liikkumiseen käytetään. Erityishuomiota tulee niin ikään kiinnittää koulujen ja varhaiskasvatyksiköiden lähikatujen risteys- ja muihin liikennejärjestelyihin, sillä näillä alueilla liikkuu paljon lapsia ja nuoria jalan ja pyörällä. Strategian jatkovalmistelun kannalta keskeisenä johtoajatuksena tulee olla luonnoksessa kiitettävästi mainittu liikenneonnettomuuksien ennaltaehkäisyn ja välttämisen periaate.

Polkupyörällä liikkuvien onnettomuuksiin on johtanut useissa tapauksissa vaarallinen katuinfra, kuten huonosti suunnitellut risteykset ja liikennevalot. Vaarallisten risteyksien yleisenä ongelmana on, että risteuksen rakenne ei viesti riittävästi siitä kenen on väistettävä. Tämä johtaa siihen että syntyy tarpeettomia vaaratilanteita ja kolareita, joissa pyöräilijä on hengenvaarassa.

Tarve muokata liikenneympäristöä turvallisemmaksi koskee myös kaikenlaisia tapahtumiin liittyviä lyhytaikaisia liikenteen poikkeusjärjestelyitä ja pidempiä rakennusaikaisia väliaikaisjärjestelyitä, joiden toteutus ja suunnittelu lyövät Suomessa usein pyöräliikenteen pahasti laimin. Näidenkin huomiointiin Pyöräilykuntien verkosto pyytää kiinnittämään huomiota. Apuvälineenä voi tältä osin käyttää esimerkiksi Pyöräilykuntien verkoston [Väyläviraston pyynnöstä tuottamaa materiaalia](#), josta löytyy tarkempia ajatuksia ja ohjeita tilapäisten liikennejärjestelyiden toteuttamisen tueksi.

Omalta osaltaan tilannetta mutkistaa, etteivät pyöräilijää koskevat väistämissäännöt ole Suomessa erityisen helpot ja niistä viestiminen usein epäonnistuu tiedotusvälineissä. Väistämissääntöjä pitää noudattaa niidenkin, joilla ei ole ajokorttia, mikä korostaa yleisen liikennekasvatuksen merkitystä peruskouluissa ja tarvetta tiedottaa pyöräilijää koskevista väistämissäännöistä tiedotusvälineissä oikein.

## PLUSSAVISIO

Pyöräilykuntien verkosto pitää tärkeänä, että strategiaa ohjaavaksi visioksi päivitetään nollavision sijaan tieliikenteen plussavisio, joka on esitelty tarkemmin voimassa olevassa LVM:n Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa ([Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 5/2018](#)).

Plussavisiossa ajatuksena on nollavision tapaan pyrkiä vähentämään liikenteessä vakavasti vammautuneiden ja kuolleiden määrät nollaan. Samalla plussavisio sisältää toimenpiteitä, joilla kävelyn ja pyöräiliikenteen määrää nostetaan merkittävästi ja siten aktiivisten liikkumismuotojen lisääntymisen myötä kansanterveys paranee. Liikenneturvallisudella ja turvallisuuden tunteella liikenteessä on merkittävä asema pyöräiliikenteen houkuttelevuuden kannalta ja siksi tämä tulisi ottaa huomioon strategiassakin.

Lisäksi Pyöräilykuntien verkosto pitää tärkeänä, että turvallisuuden nimissä tehdyt toimenpiteet eivät saa johtaa pyöräiliikenteen vähenemiseen tai pyöräiliikenteen sujuvuuden heikentymiseen. Esimerkiksi työmaiden turvallisuuden parantamiseksi käytetyt ratkaisut usein heikentävät pyöräiliikenteen sujuvuutta merkittävästi, pahimmillaan monen vuoden ajan. Samaten väärin toteutettuina nämä sinänsä hyvää tarkoittavat työmaiden turvajärjestelyt tekevät pyöräiliikenteestä vaarallista. Esimerkiksi silloin, kun jalankulkijat ohjataan pyöräväylälle ja pyöräiliikenne ohjataan yhtäkkiä ajoradalle ilman, että ajoradan järjestelyihin tai nopeusrajoituksiin on tehty mitään sellaista toimenpidettä, joka mahdollistaisi turvallisen pyörällä liikkumisen.

Nämä ovat esimerkkejä osasta nykyisin käytössä olevista liikenneturvallisuuden parantamisen toimenpiteistä, joiden tosiasiallinen vaikutus on autoliikenteen sujuvoittaminen muiden liikkumismuotojen kustannuksella.

## NOPEUDET JA LIIKENTEEN RAUHOITTAMINEN

Mikäli strategian visio nollassa liikennekuolemasta aidosti halutaan ottaa tosissaan, on taajamien nopeusrajoituksia laskettava. Taajamissa tapahtuu ylivoimaisesti suurin osa pyöräillä liikkuvien vakavista onnettomuuksista. Johtoajatuksena tulee olla 30 km/h -rajoitusten lisääminen kaupungeissa ja tiiviissä taajamissa etenkin siellä, missä ihmiset liikkuvat paljon kävellen, pyöräillen ja mikroliikennevälineillä. Tämä ennaltaehkäisee merkittävästi taajamissa tapahtuvia kolareita sekä vakavia vammautumisia ja kuolemia.

Helsinki ja useat muut kaupungit ovat näyttäneet merkillepantavaa esimerkkiä. Helsingissä nopeusrajoitukset laskettiin vuonna 2019 kaupunginlaajuisesti 30 kilometriin tunnissa lukuun ottamatta moottoriajoneuvoliikenteen pää- ja runkoväyliä. Vuonna 2019 kaupungissa ei tapahtunut yhtäkään jalan tai pyörällä liikkuneen ihmisen kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Muutos ei tapahtunut luonnollisestikaan hetkessä, vaan sitä on edeltänyt vuosikymmeniä kestänyt pitkäjänteinen työ liikenteen rauhoittamiseksi. Tämä jopa 40 vuotta kestänyt prosessi alleviivaa, että nopeampien tulosten saavuttaminen edellyttää tehokkaampien keinojen

käyttöönottoa. Mikäli halutaan nopeita tuloksia, vaikutuksia on saavutettava lainsäädännön kautta.

Niinpä Pyöräilykuntien verkosto pitääkin tärkeänä taajamien yleisrajoituksen laskemista 30 kilometriin tunnissa. Samalla Pyöräilykuntien verkosto tiedostaa hyvin eri taajamien keskinäiset erot ja ymmärtää, että osassa taajamista nykyistä alempi nopeusrajoitus ei soveltuisi kaikissa tapauksissa kategorisesti käyttöön. Sama moninaisuus pätee kuitenkin nykyisenkin taajamien 50 km/h yleisrajoituksen suhteen. Kunnat ja muut taajamien tienpitäjät voisivat jatkossakin edelleen myös 30 km/h lasketun taajamien yleisrajoituksen rinnalla merkitä tapauskohtaisesti korkeamman nopeusrajoituksen esimerkiksi moottoriajoneuvoliikenteen kannalta tärkeille runkoväylille, aivan kuten nykyäänkin tehdään.

Liikenteen rauhoittamisella tarkoitetaan kaikenlaisia toimenpiteitä, joilla liikenteen nopeuksia saadaan tehokkaasti alennettua ja liikenteestä tehtyä täten kaikille käyttäjille turvallisempaa. Osa liikenteen rauhoittamisen toimista on fyysisiä, kuten suojateiden korottaminen taajamissa jalkakäytävän korkeudelle, ajoradan kaventaminen, hidastetöyssyt, shikaanit, liikenneympyrät jne. – osa toimista puolestaan on käytäntöjä tai sääntöjä, kuten nopeusrajoitukset, 30 km/h ja 20 km/h -alueet taajamien keskustoissa sekä oppilaitosten, koulujen ja päiväkotien läheisyydessä pihakadut, kylätiet, jaetun tilan konsepti, tiettyjen yksisuuntaisten katujen määrittely pyöräliikenteelle kaksisuuntaiseksi jne.

Pyöräilykuntien verkosto esittää, että liikenteen rauhoittaminen ja nopeusrajoitukset tulee jatkotyössä kytkeä vahvemmin toisiinsa. Ne ovat molemmat toisiaan luonnollisesti tukevia tavoitteita ja käytännössä liikenteen rauhoittamisen toimenpiteet ovat välttämätön edellytys nopeusrajoitusten noudattamisen varmistamiselle taajamissa. Molempia siis tarvitaan käsi kädessä.

Pyöräilykuntien verkosto myös esittää, että liikenteen rauhoittaminen nostetaan selkeämmin jatkotyössä esille ja sille määritellään konkreettisempi sisältö, taajamaliikenteen rauhoittamiselle esitellään konkreettisia esimerkkejä (korotukset, kavennukset, hidasteet jne. toimet moottoriajoneuvoliikenteen hidastamiseksi fyysisesti) ja strategiaan kirjataan taajamaliikenteen rauhoittamisen toimenpiteitä sekä niille tarvittava seuranta.

Määrittävänä ohjaavana tekijänä tulee pitää taajamien liikenneverkon hierarkkista suunnittelua siten, että suomalaisissa taajamissa kadut määritellään aiempaa selkeämmin funktionaalisesti sen mukaan, mille kaduille pääosa moottoriajoneuvojen volyymistä halutaan ohjata ja vastaavasti millä kaduilla moottoriajoneuvojen läpikulkua ja nopeuksia halutaan rajoittaa. Kyse on siten taajamaliikenteen järjestelmäasetuksien säätämisestä, eli liikenneturvallisuuden yhdestä kulmakivestä.

Valtakunnallinen 1.1.2021 voimaan tullut Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje ([Väyläviraston ohjeita 18/2020](#)) tarjoaa paremmat mahdollisuudet turvallisen pyöräliikenteen toteuttamiseksi kuin koskaan aikaisemmin kunnissa ja ELY-keskusten väylillä. Pyöräilykuntien verkoston esittää, että

strategiaan kirjataan jatkovalmistelun yhteydessä toimenpide, jolla seurataan Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeen noudattamista ja toteutumista kuntatasolla sekä ELY-keskuksissa.

## OPPILAITOKSET, KOULUT JA PÄIVÄKODIT

Liikenneympäristön tulee tukea lasten ja nuorten aktiivista ja itsenäistä liikkumista. Tämän vuoksi Pyöräilykuntien verkosto ehdottaa, että varhaiskasvatustyösköiden, koulujen ja oppilaitosten lähialueiden liikennejärjestelyjen liikenneturvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota.

Yllä kuvatut liikenteen rauhoittamisen fyysiset toimet (suojateiden korottaminen jalkakäytävän korkeudelle, ajoradan kaventaminen, hidastetyssyt, shikaanit jne.) ja liikennekäytäntöihin ja -sääntöihin vaikuttaminen (nopeusrajoitukset, 30 km/h ja 20 km/h -alueet, pihakadut, henkilöautoliikenteeltä täysin rauhoitetut koulukadut, kylätiet) viestivät samalla siitä, että kävely ja pyöräily ovat tavoiteltuja kulkumuotoja päiväkotien, koulu- ja opiskelumatkoilla.

Liikenneturvallisuusstrategian päätavoitteina voi koulujen ja päiväkotien osalta pitää sitä, että niiden läheisyydessä pyöräliikenne ja autoliikenne on fyysisesti erotettu toisistaan, nopeusrajoitukset ovat maksimissaan 30 km/h, risteysalueiden järjestelyt on toteutettu itsenäisesti liikkuvan lapsen ja nuoren turvallisuutta ajatellen, eli moottoriajoneuvoliikennettä on risteyksissä hidastettu fyysisin toimin (korotukset, kavennukset, hidasteet).

Fiksusti kouluun -ohjelmassa (Likes, Motiva Oy, Pyöräilykuntien verkosto ry) toteutetut olosuhdekartoitukset ovat kouluille ja kunnille hyvä keino havaita liikenneympäristön turvallisuuspuutteita ja korjata niitä. Lapsille ja nuorille turvallinen liikenneympäristö tukee kouluissa ja kodeissa tehtävää, kestävään ja aktiiviseen liikkumiseen kannustavaa pyöräily- ja liikennekasvatustyötä, jossa konkreettisella liikenteessä liikkumisella on suuri merkitys.

Pyöräilykuntien verkosto esittää, että liikenneturvallisuusstrategiaan tulee kirjata jokaisen lapsen ja nuoren oikeus saada liikkua arkimatkinsa kävelen ja pyörällä turvallisessa liikenneympäristössä. Koulujen ja päiväkotien lähikatujen liikenneturvallisuustoimet ja toiminnallinen liikennekasvatus viestivät myös huoltajille siitä, että henkilöautoliikennettä koulujen ja päiväkotien läheisyydessä on syytä välttää ja että lapsia ja nuoria kannattaa kannustaa ensisijaisesti kävelemään ja pyöräilemään.

## KAUPUNKIPYÖRÄT

Luonnoksessa ei ole käsitelty kaupunkipyöriä muutoin kuin kypäriin liittyvän pohdiskelun osalta. Tämä puute tulee jatkovalmistelussa korjata. Helsingin ja Espoon kaupunkipyöriillä on poljettu vuodesta 2016 lähtien elokuuhun 2021 mennessä yhteensä 14,7 miljoonaa matkaa. Toistaiseksi palvelun käyttäjille ei ole tapahtunut ainoatakaan kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Vastaavasti New Yorkin Citi Bike-palvelussa, joka on maailman eniten käytettyjä kaupunkipyöräpalveluja, vain kaksi käyttäjää on kuollut kolarissa. New Yorkin palvelua on käytetty yli sata miljoonaa kertaa, eli kuolemantapauksia on ollut 0,02 per miljoonaa matkaa.

Kaupunkipyörät ovat erittäin turvallinen tapa liikkua kaupungeissa, mutta niiden käyttö yhtä aikaa sekä edellyttää että perustelee liikenteen rauhoittamista ja liikenneympäristön yhä selkeämpää suunnittelua pyöräliikenteen tarpeet huomioiden.

## PYÖRÄMATKAILU

Pyörämatkailu on saatu vahvaan kasvuun Suomessa viimeisen parin vuoden aikana ja kasvu tulee varmasti jatkumaan lähivuosina. Myös pyörämatkailun suotuisan kehityksen varmistamiseksi on tärkeää, että pyöräliikenne on turvallista ja turvallisuuden tunne nykyistä parempi. Lähes jokainen pyörämatka ehkä joitain maastopyöräilykohteita lukuun ottamatta alkaa tai päättyy taajama-alueilla. Lisäksi pyörämatkailuun käytetään arkista pyöräliikennettä enemmän maanteitä ja niiden pientareita.

Edellä mainitut turvallisuutta taajamissa parantavat toimenpiteet palvelevat myös mitä suurimmassa määrin pyörämatkailun tarpeita. Sen lisäksi on kiinnitettävä erityishuomiota maanteihin ja ympäristöön, jossa erillisiä pyöräteitä tai -kaistoja ei ole. Tällöin pyöräilyn turvallisuutta ja pyörämatkailijan kokemaa turvallisuuden tunnetta voidaan merkittävästi parantaa pientareita leventämällä sekä tieliikennelain ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisilla uusilla ratkaisuilla, kuten kylätiet, 2-1 -tiet ja pyöräkadut. Myös tieliikennelain uudistuksen yhteydessä esillä ollut pyöräilijän 1,5 metrin minimiväistämisestä maantiellä ja sitä ilmaiseva liikennemerkki tulisi ottaa uudelleen käsittelyyn tieliikennelain mahdollisen päivityksen yhteydessä.

## SEMANTIikka

Pyöräilykuntien verkosto esittää, että strategiassa otetaan sanan 'pyöräily' sijaan käyttöön ajanmukainen käsite 'pyöräliikenne'. Pyöräliikenne kuvaa paremmin ihmisten liikkumista pyörällä arjessaan tie- ja katuverkolla kuin pyöräily, joka viittaa myös urheiluun sekä liikuntaan tie- ja katuverkon ulkopuolella.

## TIEToon PERUSTUVA PÄÄTÖKSENTEKO

Luonnoksessa on kiitettävästi korostettu, miten tärkeää on, että päätöksenteko perustuu tietoon. Pyöräliikenteen osalta tässä suhteessa luonnoksessa kuitenkin mainitaan vain tarve kerätä lisää tietoa onnettomuuksista. Pyöräilykuntien verkosto kannattaa tavoitetta voimallisesti, mutta haluaa samalla korostaa, että tilastojen ulkopuolelle pimentoon ei pyöräliikenteen osalta suinkaan jää yksinomaan onnettomuuksiin liittyvää tietoa. Pyöräliikenne ylipäättään kärsii kauttaaltaan vakavasta tietoresurssipulasta, samoin kuin kävelyyn liittyvästä tiedosta on huutava pula.

Esimerkiksi liikennelaskennat korostavat moottoriajoneuvoja ja tässä on valtava epäsuhta siihen nähden, miten suuri osa taajamissa tehtävistä päivittäisistä matkoista kuitenkin viime kädessä on kävelyä ja pyöräliikennettä. Toisin sanoen on tarve lisätä paitsi onnettomuuksiin liittyvää

tiedonhankintaa, myös kohentaa pyöräliikenteen matkamääriin liittyvää tiedonkeruuta ja ennen kaikkea vahvistaa liikenteen rauhoittamiseen liittyvän tietoperustaa.

Suomessa ei saa syntyä tilannetta, jossa pelkästään pimentoon jäävää onnettomuusdataa pyritään lisäämään, vaan samanaikaisesti on kyettävä lisäämään sekä onnettomuusdatan kattavuutta että parantamaan tilannetta myös pyöräliikenteen matkamääriä ja esimerkiksi pyörällä liikkuvien ihmisten sosioekonomisia taustoja, preferenssejä jne. osa-alueita koskevan tietoaukon paikkaamiseksi.

Samalla kun liikennelaskentoja on muutettava suuntaan, joka huomioi taajamissa muutkin kuin moottoriajoneuvoilla tapahtuvat matkat, on parannettava pyöräliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta suotuisan liikenneympäristön mahdollistavaa teoreettista ja käytännöllistä tietopohjaa sekä ennen kaikkea tämän tiedon aiempaa vahvempaa soveltamista käytäntöön liikenteen rauhoittamiseksi ja liikenneympäristön muokkaamiseksi suotuisammaksi pyöräliikenteelle.

Ylipäätään tulevassa liikenneturvallisuusstrategiassa on välttämätöntä kyetä näkemään pyöräliikenne kauttaaltaan tasapainoisemmin kuin yksinomaan onnettomuuksien kautta, kuten luonnoksen sivulla 75 on onnistuneesti tehty. Liikenneturvallisuus on tärkeä osa liikenteen terveysvaikutuksia, mutta ei suinkaan ainoa tärkeä osa-alue. Jatkotyössä onkin pystyttävä paremmin huomioimaan myös pyöräilyn positiiviset vaikutukset, kuten sivulla 75 todetaan: "Pyöräilyn edistämisessä tulee ottaa huomioon useita eri näkökulmia ja osa-alueita mutta keskeistä on huomioida ihmiset ja heidän liikkumistarpeensa."

Kunnioitavasti,

Helsingissä 13.8.2021

PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO RY

Martti Tulenheimo  
erityisasiantuntija

Matti Hirvonen  
toiminnanjohtaja

Sanna Ojajärvi  
kehittämispäällikkö

Lisätietoja:

[matti.hirvonen@poljin.fi](mailto:matti.hirvonen@poljin.fi)  
p. 040 419 4555